50 GR

NR. 16

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

14 Wrzesień 1935 r.



Trening szybowcowy.



Legjonowo.



Douglas na Okęciu.





REALIZACJA ZAMIERZEŃ

Przyzwyczailiśmy się do oceny wartości rozwoju lotnictwa, na podstawie wyników, osiągniętych przez dane lotnictwo, w wielkich międzynarodowych zawodach lotniczych.

Tłumy zalegające lotnisko zawodnicze i manifestujące żywiołowo swą radość z odniesionego zwycięstwa przez własnych zawodników, stwarzały specyficzny nastrój uczuciowy, który nie zawsze dawał możliwości objektywnej oceny wartości samego wyczynu dla rozwoju lotnictwa.

Owacje, oklaski, kwiaty, uwielbienie rozentuzjazmowanej publiczności, sążniste artykuły w prasie, są to niewątpliwie bardzo miłe objawy sympatji społeczeństwa dla swego lotnictwa, ale, jak zwykle, kończą się na słomianym ogniu, podtrzymywanym jedynie sensacją i aktualnością chwili. Tłum musi mieć bóstwa, o których zresztą szybko zapomina w pogoni za nowemi. Te objawy zbiorowego entuzjazmu są może nawet potrzebne dla pewnych celów propagandowych, ale obce wszelkiej mozolnej pracy, o istotnej wartości dla rozwoju danego lotnictwa.

Tam, gdzie niema błyskotliwego efektu, gdzie niema wyczynu, może mniej znacznego pod względem istotnej wartości, ale elektryzującego tłumy, tam niema zazwyczaj tego silnego zainteresowania szerokich rzesz społecznych w stosunku do spraw i zagadnień o decydującem nieraz znaczeniu.

Kiedy z początkiem tego roku, Prezes Zarządu Głównego L.O.P.P., gen. dyw. inż. Leon Berbecki, złożył oficjalne oświadczenie, że solidaryzuje się całkowicie ze stanowiskiem odpowiedzialnych sfer lotniczych, co do wycofania się Polski z organizacji zawodów lotniczych w rodzaju Challenge'u, wiedzieliśmy, że tracimy bardzo silny czynnik propagandowy, który może osłabić entuzjazm dla lotnictwa i ofiarność publiczną na ten cel. Rezygnując z Challenge'u, Prezes nasz wytknął równocześnie jasno cele i drogi, po których musimy kroczyć, aby je osiągnąć. Zrezygnowaliśmy z wyczynów indywidualnych na rzecz szerokiej rozbudowy lotnictwa i jego rozwoju, oraz uprzystępnieniu go jaknajszerszym warstwom młodzieży, garnącej się do niego z zapałem. Lotnictwo, to nietylko samoloty, które widzimy i nieraz oklaskujemy w zawodach, ale to w pierwszym rzędzie ogrom pracy organizacyjnej, wyszkoleniowej, wytwórczej i konstrukcyjnej. Nietrudno jest mieć kilku doskonałych nawet asów lotniczych, ale znacznie trudniej jest wyszkolić i wyekwipować, a następnie utrzymać w formie większą ilość młodych i dobrych pilotów.

WYSTAWA DROGOWA — STOISKO L. O. P. P.



Model plastyczny drogi zamaskowanej przed obserwacją lotniczą.

Słowa rzucone wówczas przez gen. Berbeckiego i Rayskiego nie pozostały pustym frazesem. Lotnictwo miało iść wszerz i wgłąb, sport lotniczy miał ulec gruntownej reorganizacji, praca na tem polu miała się rozpocząć od podstaw. Za słowami poszły czyny— praca została rozpoczęta planowo i celowo.

L.O.P.P., który za jeden z głównych obowiązków przyjęła na siebie propagandę lotnictwa i odpowiednie uświadomienie lotnicze młodzieży, a następnie wyszkolenie tej młodzieży poprzez modelarstwo i szybownictwo, aż do lotnictwa silnikowego włącznie, realizuje konsekwentnie swój program.

Młodzież jest przyszłością lotnictwa, do niej więc trzeba najprzód trafić, ją pociągnąć, uświadomić i wzbudzić zamiłowanie do lotnictwa. Czem wzbudzić to zamiłowanie? Najpiękniejszy nawet frazes nie pomoże wiele, trzeba dać realne ujście młodym i zapalonym głowom, marzącym o lotnictwie. Zadanie to najlepiej i najkorzystniej spełnia modelarstwo lotnicze. Rozumiejąc jego znaczenie, Zarząd Główny L.O.P.P. popiera i finansuje wszelkie rozumne poczynania w tym kierunku, nie szczędząc własnej inicjatywy. Dzięki odpowiednim staraniom modelarstwo lotnicze wejdzie do programu szkolnego, jako obowiązujący przedmiot robót ręcznych. Instruktorów szkoli L.O.P.P. z pośród nauczycieli na odpowiednich kursach modelarstwa w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych. Nauczyciele ci rozchodzą się po całej Polsce, docierają wszędzie i w najwięcej nawet zapadłych mieścinach krzewić będą zamiłowanie do lotnictwa. Ileż to młodych ludzi, dzięki tej akcji wytknie sobie za cel życia — lotnictwo? Nie zapominajmy, że nieodżałowanej pamięci inż. Stanisław Wigura, młody, zdolny i słynny konstruktor, karjerę lotniczą rozpoczął właściwie na ławie szkolnej, jako równie zdolny i zamiłowany modelarz.

Z młodych chłopców rosną młodzieńcy — już modelarstwo im niewystarcza — trzeba ich zająć czemś innem i dać upust realny wyrobionemu już zamiłowaniu do lotnictwa. Znajdą go w szybownictwie, ono zaspokoi ich ambicje, urzeczywistni marzenia ikarowe, oderwie od spraw przyziemnych, zbliży do słońca i wskaże nowe wspaniałe horyzonty. W pięknym, choć twardym i ciężkim nieraz życiu szybowniczem kształcić się będą dusze i wykuwać charaktery przyszłych lotników.

Do realizacji tych zamierzeń trzeba jaknajwięcej szybowisk i szybowców. I w tej dziedzinie L.O.P.P. rozumie dobrze swe zadania, powiększając z roku na rok sumy przeznaczone na subwencjonowanie szybownictwa.

Jedne i drugie organizuje i subwencjonuje L.O.P.P. Wyniki obydwu poczynań będą sprawdzianem wysiłków, położonych nad rozbudową lotnictwa „wszerz i wgłąb".

A. W.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ ORAZ AEROKLUB RZECZYPOSPOLITE POLSKIEJ

XXIII ZAWODY BALONOWE

GORDON-BENNETT 1935

POD WYSOKIM PROTEKTORATEM PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

ORAZ

MEETING LOTNICZY

W WARSZAWIE

Program

Dnia 14 września, sobota

16.17 Zlot gwieździsty samolotów

16.05 Pokazy startu i lądowania wirowca (autożyra) i RWD-9 oraz pokazy akrobacji samolotu RWD-10 i szybowców akrobacyjnych

17.05 „Ludzie bez wagi" — jumping (pokazy skoków z balonami 100 m³)

17.30 Wypuszczenie baloników na konkurs „Mały Gordon-Bennett"

Od godziny 15.30 do 18-ej odbędzie się na lotnisku w Mokotowie loty pasażerskie, organizowane przez P. L. L. „LOT"

Dnia 15 września, niedziela

12.00 Defilada uczestników Zlotu Gwieździstego nad miastem i zrzucanie ulotek reklamowych oraz baloników

13.30 Początek konkursu szybowców

13.45 Pokaz holowania RWD-8 bez śmigła za samolotem R-XIII

14.00 Pokaz szybkości samolotów różnej kategorji: RWD-8, RWD-13, PZL-27, Fokker, Douglas, PWS-14, P-24

14.40 Start dwóch szybowców akrobacyjnych. Pokaz akrobacji i lądowania na punkt

15.00 Jumping (pokazy skoków z balonami 100 m³)

15.15 Pokazy startu i lądowania wirowca i RWD-9 oraz pokaz akrobacji na RWD-10

15.30 Wypuszczenie baloników na konkurs „Mały Gordon-Bennett"

15.35 - 18.30 Start balonów uczestniczących w zawodach Gordon-Bennett

18.30 Zakończenie

CENY BILETÓW. W dniu 14.IX: stojące — 50 gr., siedzące — 1 zł. W dniu 15.IX: **stojące** normalne — 1 zł., ulgowe — 50 gr.; **siedzące na trybunach E F G** — 2 zł., **na trybunach A B C D** — 3 zł., miejsce **w loży** koło trybun **E F G** — 4 zł., **w loży** przy trybunach **A B C D** — 6 zł. Ulgi posiadają członkowie L.O.P.P., Aeroklubów, młodzież szkolna oraz szeregowi W.P.
Bilety nabywać można wcześniej w Związku Propagandy Turystycznej — Wierzbowa 8 oraz w oddziałach „Orbisu".

*) Do Zlotu Gwieździstego zgłoszone zostały następujące samoloty: Z Aer. Śląskiego — RWD-5 pilot — Gaździk Jan; Z Aer. Wileńskiego — RWD-8 pilot — Kwiec Włodzimierz, RWD-8 pilot — Zakrzewski Bronisław; Z Aer. Krakowskiego — RWD-8 pilot — Michalik Kazimierz, RWD-8 pilot — Ladro Edmund, RWD-5 pilot — Kłosiński Antoni; Z Aer. Gdańskiego — RWD-5 pilot — Petrusewicz Stanisław, RWD-8 pilot — Prusakewicz Lech, MN-4 pilot — Danielewicz Stefa, RWD-8 pilot — Matheus Antoni, RWD-5 pilot — Kropiński Adam; Gouvernement Français — Morane 230 — Ponton d'Amécourt Octave.

Z powodu opóźnionego nadesłania fotografji niektórych zawodników Redakcja zmuszona była umieścić część podobizn na tej stronicy, zamiast na rozkładówce (8—9 str).



Orville Hovard T.



Tyller Raymond F.



Jacquet Pierre



Van Tijen Jacobus Eliza



Ten Bosch Maurits



EGZAMIN MODELARZY i SZYBOWNIKÓW

W drugiej połowie września czekają nas dwie bardzo ważne imprezy lotnicze, zorganizowane i finansowane przez Zarząd Główny L.O.P.P.

Imprezy te, pomimo swej ważności, nie odbiły się głośniejszą zapowiedzią w prasie codziennej. Wszyscy obecnie nastawili się na zawody balonów wolnych o puhar Gordon-Bennetta, który parę dni przedtem odbędzie się w Warszawie, dlatego prawdopodobnie mniejszą poświęcono uwagę imprezom o charakterze ogólno-krajowym, które odbędą się w południowo-wschodniej części kraju.

Imprezami, o których mowa, są:

VI Ogólno-Krajowe Zawody Modeli Latających, które odbędą się we Lwowie od 18 — 22 b. m., oraz

I Krajowe Zawody Szybowcowe w Ustjanowej od 22 września do 6 października.

Tak się złożyło, że po ukończeniu zawodów modeli latających, rozpoczną się zawody trochę większych modeli— szybowców.

Jedne i drugie zawody mają doniosłe znaczenie dla lotnictwa polskiego.

Zawody modeli latających, szóste z kolei, mają już utrwaloną tradycję w Polsce. Modelarstwo lotnicze jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego, przewidzianym w planie lotniczym L. O. P. P. W szeregach modelarskich grupuje się najmłodsza młodzież, która ze względu na swój wiek nie może jeszcze przystąpić do czynnej pracy w szybownictwie i lotnictwie sportowem. Modelarstwo jest doskonałą szkołą przygotowawczą, zaprawiającą młodzież do przyszłej służby w lotnictwie.

Ogólno-Krajowe Zawody Modeli Latających są przeznaczone dla modelarzy amatorów i instruktorów modelarskich, należących do L.O.P.P. i pracujących na tem polu. Do zawodów ogólno-krajowych mogą stawać tylko ci, którzy zdobyli najlepsze miejsca w zawodach okręgowych. A zatem każdy Okrąg L.O.P.P. deleguje na zawody swych najlepszych modelarzy. Dzięki tej organizacji, Zawody Ogólno-Krajowe, poprzedzone zawodami okręgowemi, dają rzeczywisty obraz osiągniętych rezultatów modelarstwa lotniczego w całej Polsce.

Zawodnicy są podzieleni na trzy grupy, w zależności od wieku i posiadanych kwalifikacji.

Do I-ej grupy — junjorów — należą młodzieńcy, którzy nie ukończyli jeszcze 16-tu lat, a przeszli już jednoroczny kurs modelarstwa. II-gą grupę stanowią amatorzy do lat 21 i senjorzy amatorzy powyżej tego wieku. Do III-ciej grupy wchodzą instruktorzy modelarstwa, którzy są nauczycielami modelarstwa w okręgach L. O. P. P.

Konkurs modelarski będzie polegał na osiągnięciu jak największej drogi lotu modelu od miejsca startu, jak najdłuższym czasie lotu, oraz jak najlepszem wykonaniu modelu.

Wszystkie modele, dopuszczone do konkursu, zostały podzielone na 7 rodzajów i zaliczone do 4-ch kategorji. Kategorja A — modele belkowe, B — modele kadłubowe, C — modele rekordowe, wreszcie D — modele dowolne, do których zalicza się: dwupłaty, szybowce, modele o dowolnym napędzie i modele o specjalnej konstrukcji.

Bardzo dobrze się stało, że podzielono modelarzy na junjorów, amatorów i instruktorów, albowiem usunie to niesprawiedliwą konkurencję, jakaby zachodziła np. między instruktorem, a jego uczniem. Niezmiernie ciekawa jest ocena za sposób wykonania modelu, gdzie bierze się pod uwagę staranność wykonania, zdolność wzorowania się na konstrukcji samolotów, oryginalność konstrukcji, wzorowanej na nowoczesnych samolotach, no i przydatność dla modelarstwa. Ponieważ modele są wykonane rękami zawodników, dlatego, aby chcieć osiągnąć jak najlepsze rezultaty w tej konkurencji, musi się zawodnik choć ogólnie zaznajomić z konstrukcją i wyglądem nowoczesnych samolotów, a to już jest wiele, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że znakomita większość modelarzy rekrutuje się z pośród uczącej się młodzieży, w wieku nie przekraczającym 16 lat.

Po zakończeniu zawodów, uczestnicy odjadą ze Lwowa do Ustjanowej, gdzie przyjrzą się zawodom szybowcowym, a sami, prócz tego, będą mogli wypróbować swe modele na terenach szybowniczych, obfitujących w korzystne i nośne prądy powietrzne.

Przerzucenie wszystkich zawodników modelarskich na szybowisko jest bardzo szczęśliwe, bo niewątpliwie większość młodych modelarzy, w niedługim już czasie, przejdzie do szybownictwa. Z tych zapewne względów organizatorzy zawodów przewidzieli jako nagrodę dla zwycięzców, zależnie od ich woli, opłatę wyszkolenia szybowcowego do kat. A. Zapewne wszyscy zwycięzcy zawodnicy będą woleli to, niż jakiekolwiek inne nagrody.

Druga impreza, t. j. zawody szybowcowe, ma bardzo duże znaczenie dla dalszego rozwoju szybownictwa. Nie możemy zapomnieć, że raptem 7 lat dzieli nas od pierwszych poczynań szybowcowych w Polsce. W 1928 roku mieliśmy 2 koła szybowcowe, 3 szybowce, 9 pilotów szybowcowych i 0,4 godzin wylatanych na szybowcach. Rekord ówczesny, osiągnięty przez Grzeszczyka, wynosił 4 minuty i 13 sekund, trasa lotu 50 metrów.

Dziś mamy kilka tysięcy młodzieży, zgromadzonej w kołach szybowcowych, grubo ponad 1000 pilotów szybowcowych, około 200—300 szybowców i kilka pierwszorzędnych ośrodków szybowcowych i dużo doskonałych szybowisk. Ostanie polskie rekordy szybownicze wynoszą:

czas lotu z lądowaniem na miejscu startu — 12 godz. 6 min.,
wysokość ponad miejscem startu — 2.100 mtr.,
długość przelotu — 210 klm.,
długość przelotu z lądowaniem na miejscu startu — 16 klm.,
prócz tego loty nocne, akrobacyjne, loty z pasażerami i t. d.



Jak widzimy zatem, jest to olbrzymi skok naprzód tak pod względem wyszkoleniowym i konstrukcyjnym, jak i organizacyjnym. Rozwój swój szybownictwo zawdzięcza zdolnościom, ambicji, pracowitości i poświęceniu pionierów szybownictwa oraz pełnej moralnej i materjalnej pomocy L.O.P.P.

Koordynacja tych wysiłków z obu stron wyszła na dobre, na pożytek i rozwój szybownictwa.

W zawodach, jakie po raz pierwszy w tych rozmiarach i o charakterze ogólno-krajowym odbędą się w Ustjanowej, będziemy mieli pewnego rodzaju egzamin szybownictwa polskiego z osiągniętego dorobku.

Zawody będą polegały na osiągnięciu:

— najdłuższego czasu lotu,
— największej wysokości,
— najdalszego przelotu,
— najdłuższego czasu lotu nocnego.

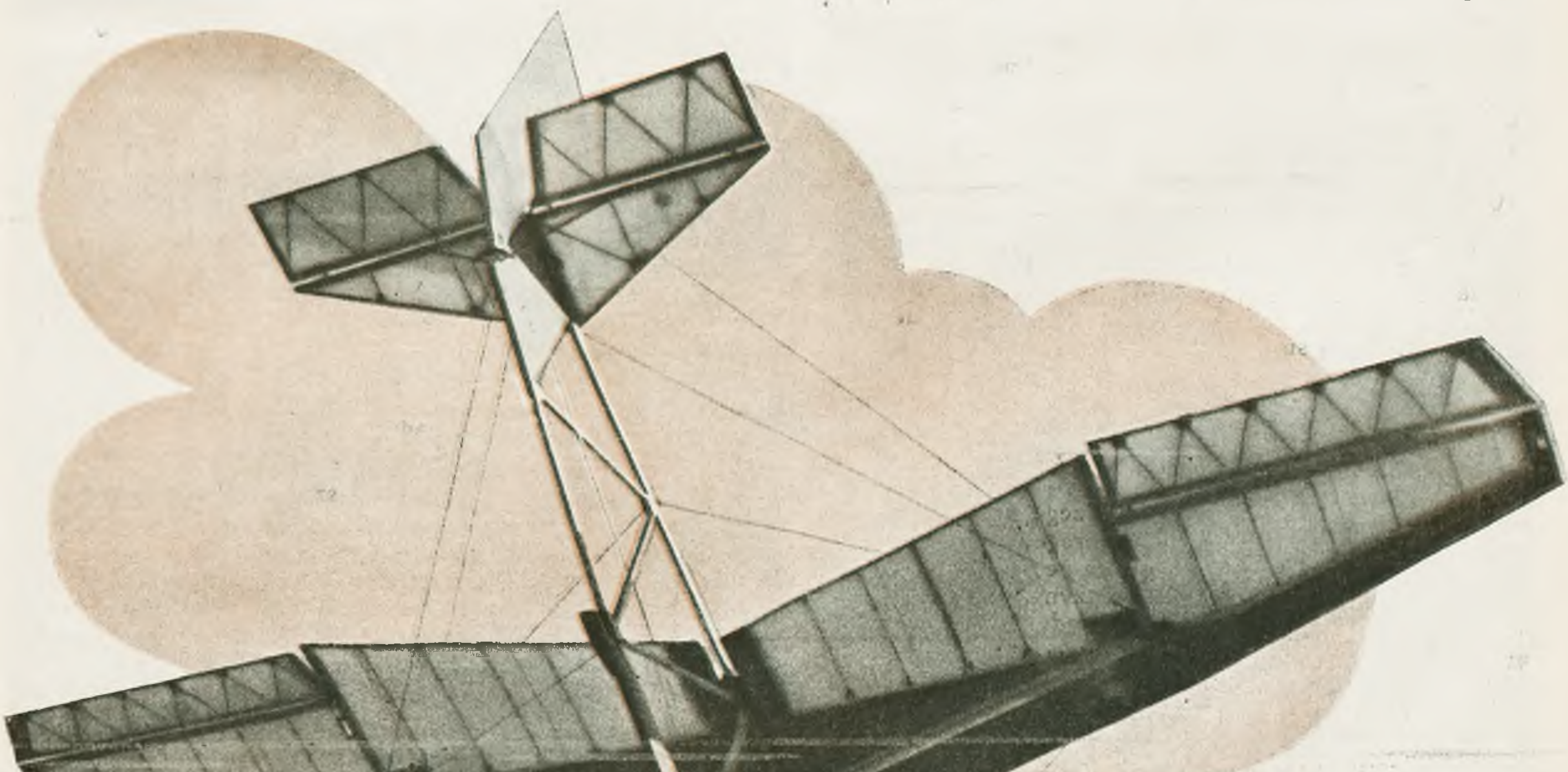
Prócz tego zawodnicy będą mogli wykonać szereg zadań specjalnych, polegających na ustaleniu nowych polskich rekordów szybowcowych.

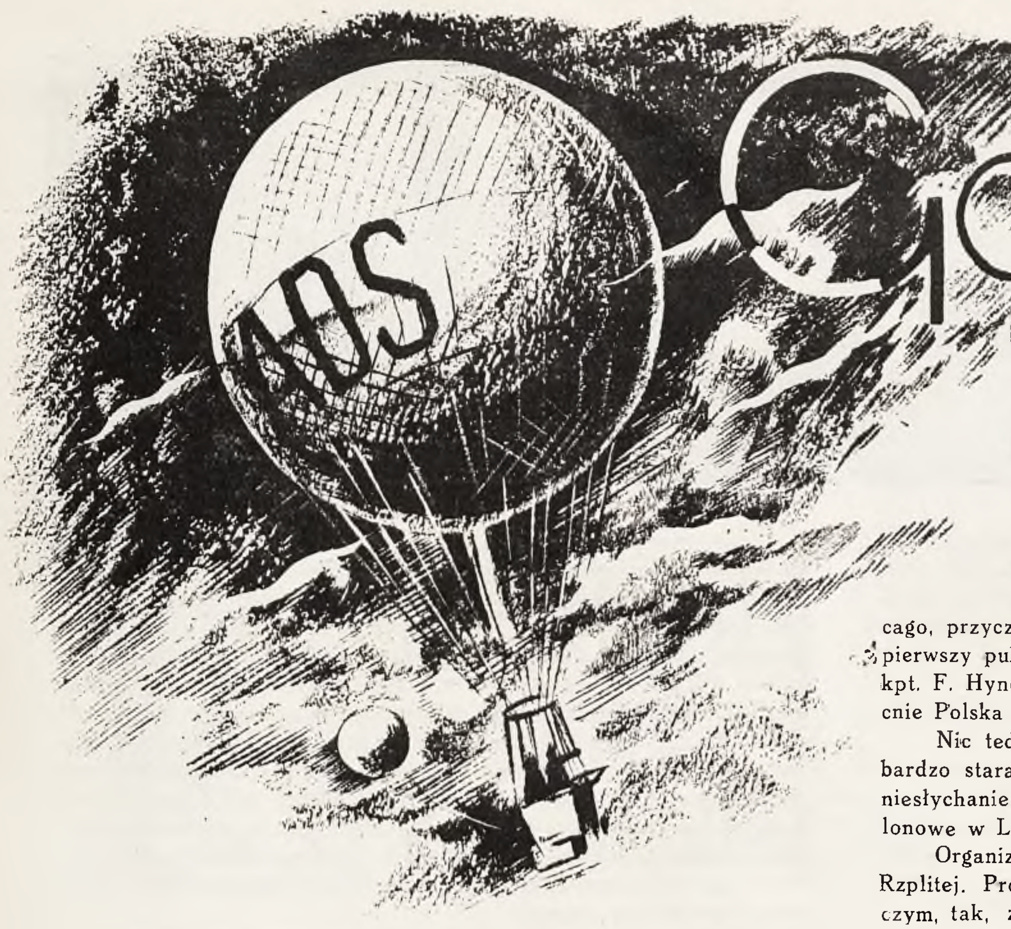
Do zawodów zostają dopuszczeni piloci szybowcowi kategorji C, obywatele polscy, podzieleni na trzy grupy. Do I-ej grupy należą instruktorzy szkół szybowcowych, piloci najwyższej klasy. Do II-giej grupy piloci o pewnem doświadczeniu i dłuższym treningu, do III-ciej — młodzi piloci. Warunki zawodów zostały dostosowane do podanych trzech grup. A więc, grupa pierwsza będzie miała warunki trudniejsze od drugiej i trzeciej — to ostatnia najłatwiejsze. Jest to bardzo celowe i sprawiedliwe, albowiem zawodnicy nie stanowią jednolitej klasy pilotów, o tych samych warunkach i szansach. Konkurencja pomiędzy starym doświadczonym instruktorem szybownictwa, a niedawnym jego uczniem musi mieć oczywiście odpowiednie sprawiedliwe ujęcie oceny.

Do zawodów zostaną dopuszczone szybowce kadłubowe, tylko krajowej produkcji. Kierownictwo zawodów spoczywa w rękach Aeroklubu R. P. Protektorat i finansowanie objął Zarząd Główny L.O.P.P.

O wyniku tych niezmiernie interesujących zawodów powiadomimy później naszych czytelników.

A. W.





Gordon Bennett

Lat temu trzydzieści.... Sir James Gordon - Bennett ufundował „lotniczą nagrodę" w postaci pięknego puharu. Nagroda ta, tak dziś, ogólnie znana, miała być przyznawana za najlepszy wyczyn w przeleceniu wolnym balonem, o pojemności nie większej niż 2200 mtr³ gazu najdalszej odległości od miejsca startu do miejsca lądowania w linji prostej.

Aeroklub, który zdobył trzykrotnie puhar miał zakończyć wędrówkę jego, stając się ostatecznym zwycięzcą i posiadaczem tej zaszczytnej nagrody.

Był to rok 1905, a więc sport balonowy, był już zorganizowanym sportem, natomiast samolot zaledwie przybierał jakie takie realne kształty.

To też pierwsze zawody o puhar Gordon - Bennetta odbyte we Francji w 1906 r. zgromadziły na starcie aż 16 balonów.

Cały czas, aż do wybuchu wojny światowej, zawody cieszą się dużem zainteresowaniem całego świata — przerywa je wojna, i dopiero w 1920 r. zostają wznowione.

Wyniki zawodów przedstawiają się dotychczas następująco:

1906	r.	Amerykanin Lahm F. S	przeleciał	647	klm	w ciągu	22	g.	05	m.
1907	„	Niemiec C. Erbslock	„	1403	„	„	40	„	—	„
1908	„	Szwajcar Schaek	„	1215	„	„	72	„	25	„
1909	„	Amerykanin W. Mix	„	1221	„	„	35	„	07	„
1910	„	„ A. R. Hawley	„	1887	„	„	44	„	22	„
1911	„	Niemiec O. Goericke	„	758	„	„	12	„	28	„
1912	„	Francuz M. Bienaime	„	2191	„	„	46	„	—	„
1913	„	Amerykanin R. Upson	„	618	„	„	43	„	10	„
1920	„	Belg E. Demuyter	„	1769	„	„	41	„	—	„
1921	„	Szwajcar Armbruster	„	766	„	„	27	„	24	„
1922	„	Belg E. Demuyter	„	1372	„	„	25	„	59	„
1923	„	„ „	„	1155	„	„	21	„	—	„
1924	„	„ „	„	714	„	„	43	„	16	„
1925	„	„ Veenstra	„	1345	„	„	47	„	30	„
1926	„	Amerykanin Van Orman	„	861	„	„	16	„	37	„
1927	„	„ E. Hill	„	1198	„	„	—	„	—	„
1928	„	„ Koepper	„	740	„	„	43	„	—	„
1929	„	„ Van Orman	„	548	„	„	—	„	—	„
1930	„	„ „	„	873	„	„	—	„	—	„
1932	„	„ Settle	„	1556	„	„	—	„	—	„
1933	„	Polak F. Hynek	„	1361	„	„	39	„	32	„
1934	„	„ F. Hynek	„	1335	„	„	44	„	48	„

Jak więc wynika z tej tabeli właściwy puhar ufundowany przez Gordon - Bennetta został zdobyty na własność w 1924 r. przez Belgów. Wówczas Aeroklub Belgów ufundował nagrodę w miejsce zdobytego przez się puharu, którą to zdobyli na własność w 1928 r. Amerykanie. Z kolei ufundował nagrodę Ford, którą znowu zdobyli Amerykanie.

Polacy w b. r. wezmą udział w czwartych z kolei zawodach Gordon - Bennetta. Barwy polskie poraz pierwszy były reprezentowane w 1932 r. na zawodach w Bazylei, następnie w 1933 r. w Chicago, przyczem kpt. F. Hynek i por. Z. Burzyński zdobyli po raz pierwszy puhar dla Polski w 1934 r. na zawodach w Warszawie kpt. F. Hynek i por. W. Pomaski zdobyli puhar po raz drugi i obecnie Polska broni tego dwukrotnie zdobytego puharu.

Nic tedy dziwnego, że ekipa nasza na zawody 1935 r. została bardzo starannie dobrana i pieczołowicie wytrenowana, a sprzęt był niesłychanie precyzyjnie wykonany przez Wojskowe Warsztaty Balonowe w Legjonowie na te, tak ważne dla nas zawody.

Organizacja zawodów spoczęła na barkach LOPP i Aeroklubu Rzplitej. Program zawodów połączono z wielkim meetingiem lotniczym, tak, że start balonów i meeting dadzą wiele, wiele emocji wszystkim interesującym się lotnictwem i losami puharu.

Pomysłowo ułożony program demonstruje bardzo wszechstronnie szereg ciekawych dziedzin lotnictwa przed polskiem społeczeństwem, a także przed licznymi przybyszami z zagranicy. Należy liczyć na dużą frekwencję gości z Niemiec.

Pomiędzy zawodnikami, zgłoszonymi przez uczestniczące w Zawodach o puhar Aerokluby Narodowe, zostaną rozegrane nagrody regulaminowe przewidziane Regulaminem oraz ufundowane przez ofiarodawców nagrody honorowe i pieniężne, a mianowicie:

— Nagroda według klasyfikacji Klubowej;
— Nagrody według klasyfikacji ogólnej;
— Nagrody specjalne.

Podajemy ważniejsze nagrody:

I. Nagrody według klasyfikacji Klubowej:

1-sza nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej dla Klubu Narodowego, zdobywcy puharu Gordon - Bennett 1935. Artystyczna plakieta srebrna na podstawie drewnianej wg. proj. art. Kasprzyckiego.

2-ga nagroda Pana Prezydenta m. st. Warszawy dla II-go zkolei Klubu Narodowego. Obraz, tryptyk art. malarza Cieślewskiego.

3-cia nagroda Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej dla III-go skolei Klubu Narodowego. Misa miedziana ze znakami Zodjaku wg. projektu art. Grunwalda.

II. Nagrody według klasyfikacji ogólnej:

1-sze miejsce — A. Nagroda przechodnia im Gordon-Bennett'a. Puhar przechodni ufundowany przez „Chicago Daily News" dla Klubu Narodowego zwycięzcy. B. Nagroda regulaminowa w kwocie 10.000 zł. dla zwycięskiej załogi. C. 1. Nagroda honorowa firmy „Sanok" Polskiej Sp. dla przemysłu gumowego S. A. w Sanoku. (Waza kryształowa) dla pilota zwycięskiego balonu. 2. Nagroda honorowa Wojskowych Warsztatów Balonowych w Legjonowie.

2-gie miejsce — A. Nagroda regulaminowa w kwocie 7.000 zł. dla drugiej skolei załogi balonu. B. Nagroda honorowa firmy B-cia Czeczowiczka, Fabryka wyrobów bawełnianych w Andrychowie. Puhar srebrny dla pilota 2-go balonu. C. Nagroda honorowa firmy Widzewska Manufaktura, Fabryka Wyrobów Bawełnianych w Łodzi. Puhar srebrny dla pomocnika pilota 2-go balonu.

3-cie miejsce — A. Nagroda regulaminowa w kwocie 4.000 zł. dla trzeciej skolei załogi balonu. B. Nagroda honorowa firmy Scheibler i Grohman Zjedn. Zakłady Włókiennicze S. A. w Łodzi. Zegar biurkowy dla pilota trzeciego balonu. C. Dar tej samej firmy (przybory do palenia) dla pomocnika pilota trzeciego balonu.

4—8 miejsce. Nagrody regulaminowe w kwocie: 4-te 2.500 zł., 5-te 1.500 zł., 6-te 1.200 zł., 7-me 1.000 zł., 8-me 800 zł. dla załóg, które zajmą 4-te do 8-go miejsca.

III. Nagrody specjalne:

A. Nagroda zespołowa — Pana Ministra Komunikacji dla Klubu Narodowego, którego zespół 2-ch najlepiej sklasyfikowanych balonów osiągnie najlepszy wynik średni.

B. Nagroda wojskowa — Pana Ministra Spraw Wojsk. dla najlepszego pilota wojskowego zawodowego. (Puhar srebrny).

C. Nagroda zagraniczna — Pana Ministra Spraw Zagranicznych dla najlepszej załogi zagranicznej. (Dwa srebrne pudełka do papierosów).

D. I Nagroda krajowa — Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dla najlepszej załogi polskiej. (Dwa złote zegarki na rękę).

II Nagroda krajowa — Firmy Orwil Sp. Akc. Przemysłu Włókienniczego.

F. Nagroda przewidywania — Polskich Linij Lotniczych LOT. (Jedwabna makata) f. „Ład" dla pilota balonu, który wyląduje najbliżej miejsca podanego przez siebie przed startem.

G. I Nagroda wytrwałości — Firmy „Wargum", S. A. Warszawska Fabryka Wyrobów Gumowych. Kwota 1.200 zł. dla załogi balonu za najdłuższy czas lotu.

H. II. Nagroda wytrwałości — Dar tej samej firmy. Kwota 800 zł. dla załogi za drugi skolei najdłuższy czas lotu.

Teraz zawodnicy.... są tu starzy dobrzy znajomi i groźni konkurenci. Nazwiska członków załóg i nazwy balonów podaliśmy na innem miejscu.

W chwili obecnej wszyscy zawodnicy są już w Warszawie, gdzie są gościnnie podejmowani przez Aeroklub Rzeczypospolitej w/g następującego planu:

12.IX. 1935 r. 10.00—12.00. Odprawa zawodników w A. R. P. — odjazd z przed hotelu autobusem na lotnisko Mokotowskie. 12.00—14.00. Przegląd balonów w hangarach kontrola pojemności.

13.IX. 1935 r. 9.30—14.00. Zwiedzenie Warszawy i okolic zorganizowane przez Touring Klub. W międzyczasie pokaz filmowy „Gordon-Bennett 1934". 16.30. Podwieczorek wydany przez Pana Prezydenta Miasta. 19.00—19.45. Chwilka balonowa w Polskiem Radjo (2-minutowe przemówienia przedstawicieli narodowości uczestniczących w zawodach). 20.30. Bankiet wydany przez Pana Ministra Komunikacji w hotelu Bristol.

14.IX. 1935 r. 9.30. Przygotowanie sprzętu do startu. 15.IX. (wydanie worków balastowych obsłudze) ew. naprawy. 16.00—18.30. Meeting lotniczy w/g programu oficjalnego (lotnisko Mokotów). 19.00. Raut w lokalu A. R. P.

15.IX. 1935 r. 8.00. Odjazd z przed hotelu autobusem na lotnisko Mokotów. 9.00. Początek napełniania balonów. 13.00—14.00. Plombowanie barografów, regulowanie zegarków i zgłoszenia do nagrody przewidywania. 16.00. Start pierwszego balonu — t. j. balonu belgów, następnie startują amerykanie, niemcy, francuzi, szwajcarzy, holendrzy i wreszcie polacy.

Tak więc Warszawa ma nielada sensację!

Ale i prowincja, która będzie miała możność słuchania przebiegu zawodów przez radjo, ma miłą rozrywkę w postaci udziału w konkursie radjowym, urządzanym przez Zarząd Główny LOPP i Aeroklub Rzplitej (patrz Nr. 15 „Lot i Oplg Polski" z dn. 16.VIII. b. r. art. „Co, gdzie i kiedy"). Tedy czekajmy, patrzmy i słuchajmy!..

W. D. G.

Nagrody na 23-cie Zawody o puhar Gordon - Bennetta.





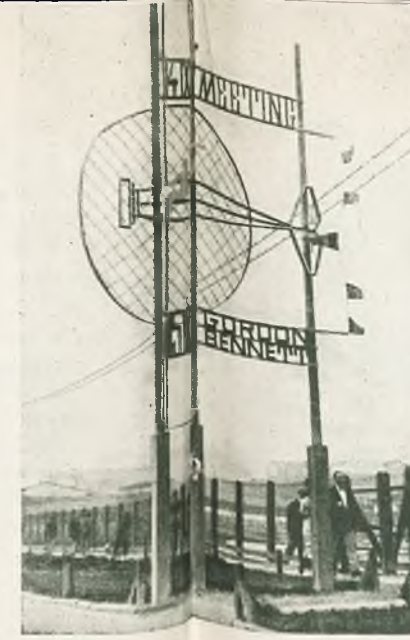




W. Pomaski



F. Hynek





Z. Burzyński



W. Wysocki







I. Wawszczak



M. v. Schelle



E. Tilgenkamp



K. Götze jr.



A. Boitard



W. Prehm



C. Dollfus

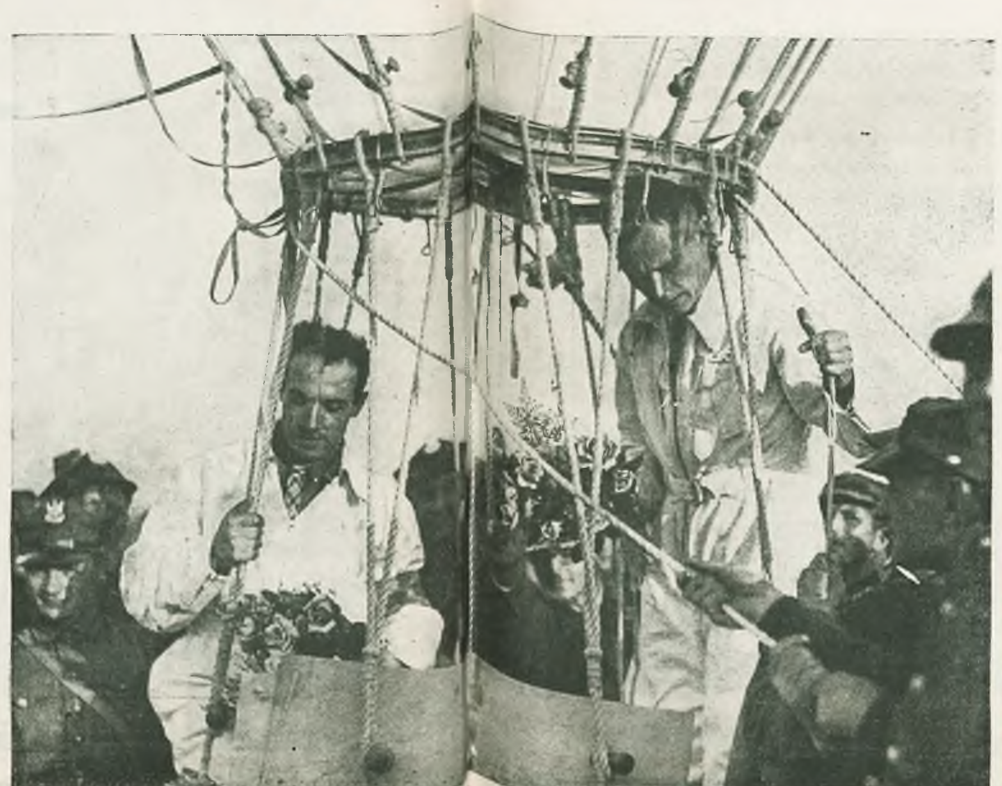


O. Bertram

					kol. star.
		I. NIEMCY — Aéro-Club von Deutschland			
1.	Balon	D – Alfred Hildebrandt	– załoga	Bertram Otto Prehm Wilhelm	3
2.	„	D – Erich Deku	– „	Gotze Karl Jr. Lohmann Werner	9
3.	„	D – Deutschland	– „	Stuber Eugen Schafer Werner	12
		II. BELGJA — Aéro-Club Royal de Belgique			
1.	Balon	– Belgica	– załoga	Demuyter Ernest Hofmans Pierre	8
2.	„	– Bruxelles	– „	Quersin Philiape v. Schelle Marcial	1
		III. STANY ZJEDNOCZONE — National Aeronautic Associaton of U. S. A.			
1.	Balon	– U. S. Navy	– załoga	Tyler Raymond F. Orville Howard T.	2
		IV. FRANCJA Aéro-Club de France			
1.	Balon	– Maurice Mallet	– załoga	Dollfus Charles Jacquet Pierre	4
2.	„	– Lorraine	– „	Boitard Albert Cormier Georges	10
		V. HOLANDJA — Aéro-Club Royal de Pays-Bas			
1.	Balon	– Toruń	– załoga	ten Bosch Maurits van Tijen Jacobus Eliza	6
		VI. POLSKA — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej			
2.	„	SP – ADS – Kościuszko	– załoga	Hynek Franciszek Pomaski Władysław	7
3.	„	SP – AMY – Polonja II	– „	Burzyński Zbigniew Wysocki Władysław	13
1.	Balon	SP – ANA – Warszawa II	– „	Janusz Antoni Wawszczak Ignacy	11
		VII. SZWAJCARJA Aéro-Club de Suisse			
1.	Balon	– Zurich III	– załoga	Tilgenkamp Erich Michel Friedrich	5

ZGŁOSZONYCH: 13 balonów 7 Aeroklubów Narodowych







A. Janusz



W. Lohmann



E. Stüber



W. Schäfer



G. Cormier



T. Michel



E. Demuyter



P. Quersin



W CISZY POWIETRZNEGO OCEANU

WRAŻENIA Z PIERWSZEGO LOTU BALONEM WOLNYM

Za wszelką cenę chciałem poznać wrażenie lotnika balonowego, który na fali wiatru żegluje w nieznane dale, ląduje gdzie go los rzuci przekorny: czasem pod oknem gościnnego dworu, pod samą stacją kolejową, czy nawet pod jakiemś miastem, a czasem w odludnej puszczy, na urwisku górskiem lub na rozlewiskach wodnych. Najstarszy to i najromantyczniejszy zarazem statek powietrzny. Pilot balonu kulistego, jest błędnym rycerzem podniebnym, szukającym wielkich przygód, aż pod chmurami. To też, gdy miałem wreszcie siąść do kosza balonu „Toruń" pilotowanego przez samego Hynka, najsłynniejszego dziś lotnika balonowego świata, dwukrotnego zdobywcy puharu im. Gordon-Bennetta, byłem naprawdę wzruszony i rozradowany.

Kiedyś, jeszcze w czasie wojny, lotnicy balonowi przybyli w odwiedziny do lotników samolotowych w Ławicy pod Poznaniem. Wzięliśmy ich wtedy w obroty, loopingi, beczki i korkociągi urozmaiciły pierwszy lot „baloniarzy" na samolotach. Wysiadali z maszyn trochę chwiejni i bladzi, ale z gęstemi na pozór minami i dziękowali grzecznie, zapraszali na lot balonikiem. Nieopatrznie przyjęliśmy zaproszenie, a oni — zemsta jest wszak słodka — wybrali dzień szczególniej wietrzny i windowali nas w koszu balonu na uwięzi, na 1000 metrów wgórę. Koszem huśtało na potęgę, co chwila nogi były wyżej głowy, a stalowa lina przytrzymująca balon śpiewała jak struna napięta, uderzana wichurą. Zkolei myśmy lądowali nieco bladzi i grzecznie dziękowali za podniebną przejażdżkę.

Tak więc dalekie wspomnienia balonowe pozostały w pamięci niczem żegluga na morzu smaganym huraganem. Teraz jednak co innego, balon kulisty to zdaniem doświadczonych lotników — sielanka powietrzna, o ile oczywiście pogoda dopisze.

Olbrzymi worek z nagumowanego płótna napełnia się powoli gazem, rozdyma, przybiera postać kuli, z bezdusznej szmaty zmienia się w podniebnego rumaka niecierpliwie wyrywającego się w błękity, szarpiącego cugle linek trzymanych przez żołnierzy. Wsiadamy do kosza, pada rozkaz puszczenia balonu. Kosz odrywa się lekko od ziemi, potem opada, zdaje się, że uderzy z siłą o lotnisko, ale garść piasku rzucona na wiatr przez pilota podnosi nas natychmiast o kilka metrów ponad głowy ludzi.

Szybko wznosimy się wgórę wśród ciszy dziwnej lotnikowi samolotowemu przywykłemu do ogłuszającego warkotu motoru. Za chwilę osiągamy 300 metrów, wspaniała panorama Warszawy roztacza się przed oczyma. Lecimy na słabym wietrze ku południowemu zachodowi, zdaje się nam, że wogóle wisimy w powietrzu nieruchomo, a tylko ziemia coraz maleje i rozszerza się, cieszy oko coraz bogatszą mozaiką krajobrazu. W południowem słońcu srebrzy się taśma Wisły, jak lustra grają promieniami wielkie tafle stawów.

Niebo jest lekko zachmurzone, lecz widoczność narazie dosyć dobra. Lecimy w stronę całego stada cumulusów, jak góralskie owieczki pasących się na niebieskiej połoninie. Gdy podpływamy bliżej, owieczki rosną w oczach, potężnieją, piętrzą się na kształt gór wyniosłych, pełnych stromych uboczy, zwiewnych wichrów i niebieskich przepaści.

Przed wejściem w mroczną krainę mglistych skał, orjentujemy się według olbrzymiej, plastycznej mapy ziemi rozłożonej pod nogami, porównujemy ją z mapą wojskową przypiętą na specjalnej desce z boku kosza. Nie wyobrażam sobie, by mogła być lepsza szkoła nauki czytania map jak właśnie lot balonem kulistym. Na samolocie też widzi się ziemię „z lotu ptaka" ale zazwyczaj przeszkadzają wiązania skrzydeł, poza tem samolot leci szybko, niesposób długo porównywać teren z mapą.

Pilot znów sypie piasek szufelką poza burtę, a balon posłusznie wznosi się przed ścianą olbrzymiej, czarnej chmury, jakby taternik chcący wdrapać się na szczyt po zboczu. 1200 metrów, 1500, 2000. Na tej wysokości balon wyrównuje się, wchodzi w groźny wąwóz, przełęcz, między chmurami, gaz się ochładza, gdyż słońce teraz nie świeci na powłokę. Balon znów opada do wysokości 1600 metrów, a w uszach biją tysięczne dzwony, daje się odczuwać jakiś dziwny ucisk, jak w czasie nurkowania w wodzie. Znów woreczek piasku za burtę i balon ponownie przebija się przez chmury ku górze.

Z ziemi dochodzą zmieszane głosy, słychać poryki bydła, skrzyp wozów, krzyki ludzi. Gdzieś nawet przez warstwę powietrza przedziera się do nas okrzyk pastuszków — Balon! Balon leci! O tam między chmurami. W przerwach między chmurami widać zarys pól i małe wioski.

To było nasze ostatnie spojrzenie na ziemię przed lądowaniem ostatnia chwila sielankowa. Pogoda się zepsuła, cumulusy zbiły się w gęsty wał górski, który pochłonął balon, otulił go „watą" jak to żartobliwie nazywają piloci. Jesteśmy w środku białawych mgieł. Gdyby o kilkadziesiąt metrów ukazał się samolot, dopieroby go można było zobaczyć. Nawet słychać warkot silnika, ale na szczęście samolot przeszedł bokiem, inaczej mogłoby to być przykre zderzenie.

Wpierw w koszu panował gwar i wesołość, żarty, okrzyki zachwytu, rozmowy urozmaicały żeglugę. Teraz milkniemy, dziwna powaga napływa wraz z pokrywą chmur, jesteśmy jak zając w śnieżnej kotlince, skryty przed zakusami lisów i myśliwych, otulony białym puchem. Staje się zimno, linki okrywają się szronem, wielka cisza podniebna przenika duszę, koi nerwy, nastraja pogodnym optymizmem.

Cóż nas w tej chwili obchodzi świat niewidoczny i jego drobne sprawy, lecimy jakby mieszkańcy nowej planety, oderwani zupełnie od ziemi, tracący poczucie z nią więzi. Gdyby jeszcze można było wyciągnąć się wygodnie w koszu i zapalić papierosa, możnaby bez końca snuć marzenia mgliste, napawać się wielkim spokojem i beztroską istnienia.

Ale oto szum jakiś przerywa ciszę słychać dudnienie ulewy po powłoce balonu. Przez chwilę jesteśmy jak pod olbrzymim parasolem, ale potem powłoka namaka i po linkach strumienie deszczu spływają do kosza. Jest mokro, ale nie tęsknimy do ziemi, marzymy o jasnem słońcu na niebieskiem niebie, o locie wielogodzinnym, choćby na krańce świata.

Zbliża się wieczór, 3 godziny ulewy wysącza ostatnią siłę nośną balonu, reszta balastu już dawno wyrzucona. Należy lądować, wysokościomierz pokazuje już tylko 200 metrów nad poziom ziemi, a mimo tego to mgła nie rzednie. Ale oto coś zaczyna czernieć w dole, płyną śród mgły wierzchołki drzew lasu, potem zarysy pól i jakiegoś miasteczka. Słychać w dali gwizd lokomotywy, znajdujemy się gdzieś blisko trasy kolejowej, ale gdzie? — nikt nie wie.

Długa lina kokosowa rzucona z kosza opiera się końcem o ziemię, hamuje pęd balonu idącego na dość silnym wietrze. Z wysokości 50 metrów widać ludzi biegnących za balonem, krzyczących i machających rękami. Już kosz balonu zniża się na kilkanaście metrów, uderza o kartoflisko odbija i znów uderza o ziemię. Pilot rozdziera powłokę przy pomocy specjalnej linki, gaz szybko uchodzi, balon staje się płaski i jak olbrzymia płachta ściele się na polu. Zgóry leją się strumienie deszczu, ludzie otaczają nas wkoło. Po 6 godzinach i 15 minutach lot skończony, przebyta przestrzeń 150 klm. aż pod Radomsko. Oczekuje nas kilka godzin zwijania i ładowania powłoki balonu, co utrudnia bardzo ulewa.

Ale deszcz nie zdołał ochłodzić radości z doznania potężnych wrażeń pod chmurami i w czasie przebijania się przez mgły. Cudowna żegluga powietrzna, przygoda bajeczna zamieniona w rzeczywistość, — tęsknić ku niej będziemy już zawsze, polować na sposobność nowego lotu. Oczarował nas dziwny urok żeglugi w koszu balonu płynącego majestatycznie w oceanie powietrza, kilkugodzinny pobyt, jakby na nowej, lepszej planecie.

Zdzisław Harlender.

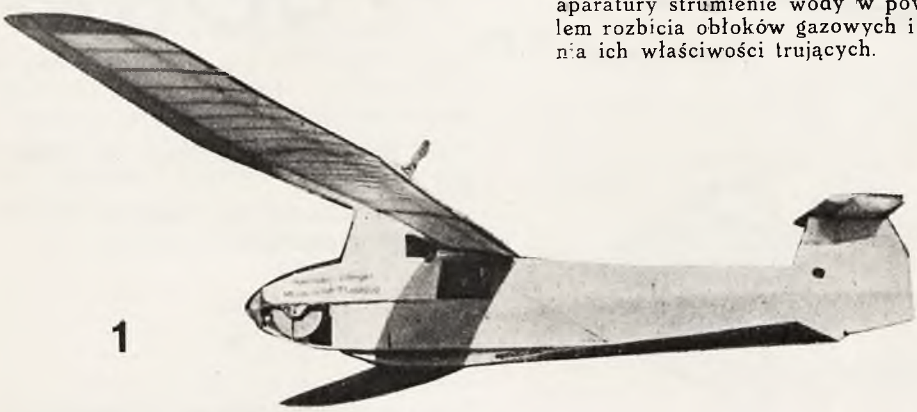


2-go września w Niemczech, w okolicach Brunświku rozpoczęły się wielkie ćwiczenia artylerji przeciwlotniczej łącznie z oddziałami lotniczemi. Baterja artylerji przeciwlotniczej z Berlina, Lauchwitz Volfenbüttel i Brandenburga, łącznie z baterjami reflektorów zostały zmobilizowane w tym celu i w ćwiczeniach brały udział zmotoryzowane działa artylerji P. L. T. i działa automatyczne o kalibrze 37 mm. Założeniem ćwiczeń była obrona ośrodków przemysłowych przed inwazją lotniczą ze wschodu.

W ub. m. na doświadczalnej stacji balonów wolnych, balon kulisty Z. S. R. R. — W. R. — 29 o pojemności 2.200 mtr^3, prowadzony przez pilota sterowcowego Fominina uniósł się w powietrze. Pod koszem balonu znajdował się zawieszony na linkach stalowych szybowiec G. 9, w kabinie szybowca był instruktor szybownictwa Borodin. Na wys. 4.000 mtr. szybowiec odłączył się od balonu i po pewnym czasie wylądował. Doświadczenie powyższe stanowi pewien etap próbny do lotów stratosferycznych. Trudności lądowania balonów stratosferycznych nasuwają uczonym sowieckim myśl zastosowania szybowca, który po osiągnięciu pewnej określonej wysokości odłączałby się od balonu i pozwolił na względnie spokojne lądowanie. **(3)**

W St. Zjedn. w zawodach o puhar Bandix'a p. Hovard przebył trasę Los - Angelos - Cleveland (3300 klm.) z średnią szybkością ponad 385 klm.

W Niemczech prowadzone są nowe doświadczenia obrony przeciwgazowej. Olbrzymie cysterny wyrzucają zapomocą specjalnej aparatury strumienie wody w powietrze celem rozbicia obłoków gazowych i pozbawienia ich właściwości trujących.



1



3

W swoim czasie Towarzystwo Politechniczne we Frankfurcie ustanowiło nagrodę w kwocie 5.000 mrk. niem. dla płatowca (samolotu) któryby potrafił wystartować i przebyć trasę długości 5.000 mtr. tam i spowrotem, posługując się tylko siłą mięśni pilota. Dnia 31 sierpnia pilot niem. Dunnteil na terenach Repstock pod Frankfurtem dokonał pierwszych prób z szybowcem konstrukcji p. p. Haeselera i Billingera — waga szybowca nie przekroczyła 50 klg. Szybowiec przeleciał około 230 mtr. osiągając wysokość przekraczającą 1 mtr. **(1,2)**

We Francji odbyły się kobiece zawody lotnicze o puhar im. lotniczki fr. Hélène-Bouchet. Zwyciężyła w zawodach znana fr. lotniczka p. Mary Hilsz. Całkowita długość trasy wynosiła 689 klm. P. Hilsz osiągnęła szybkość ponad 277 klm. Cały lot odbyła na wysokości 5.000 mtr. (Samolot Breguet 27—4, silnik Gnóme—Rhon R. 14). **(4)**

Min. Lotnictwa Rzeszy zażądało od niemieckich Towarzystw Asekuracyjnych, aby wypadki lotnicze lotnictwa prywatnego były włączone do ogólnych warunków ubezpieczenia na życie.

P. Jonathan E. Caldwell w St. Zjedn. Am. Półn. przedłożył władzom lotniczym nowy typ samolotu, który pozwala pionowo startować i lądować. **(5)**

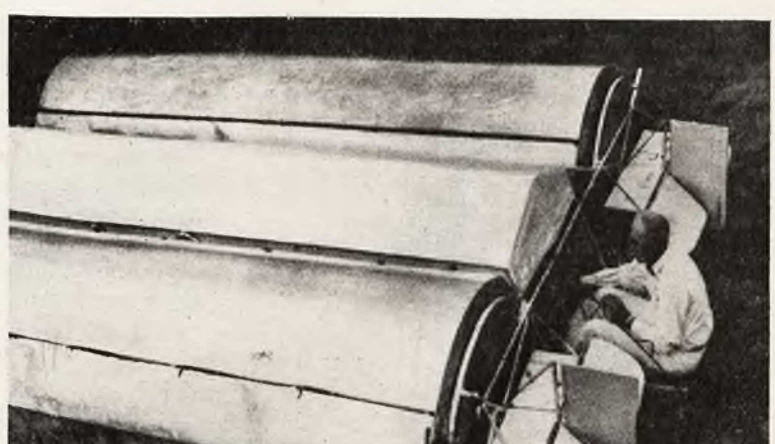
2



4



5





DJALOGI MEETINGOWE

— A jeszcze nie wiem, kto weźmie ten meeting: Gordon-Bennett, czy Jumping?

—Ja myślę, że Hynek.

— Jakto — trzeci raz?

— Taki, to może!

— No, to napiszę na konkurs radjowy tak: Hynek, a jeżeli nie Hynek, to Gordon-Bennett. A potem popiwanie!

— A auto-żyro?

— No, auto-żyro to zupełnie co innego. Autożyro to taki sobie zwyczajny wirowiec.

— Kiedy właśnie nie wiem jak wygląda zwyczajny wirowiec.

— Ja też nie... to jest... chciałem powiedzieć: jesteś niemądra, pójdziemy na lotnisko, to ci pokażę.

— A dlaczego napisano, że to pułkownik Stachoń pokaże?

— No, on będzie pokazywał z góry, a ja z dołu.

— A mnie mówili, że z dołu to inż. Rychter.

— Dziecinna jesteś! Rychter będzie tylko objaśniać przez megafon,





pokazywać tobie palcem będę ja. Ja kupię bilet, to i ja pokażę. Zafunduję tobie taki ładny bilet lopowski, za 50 groszy.

— A kiedy ja jeszcze nie zdążyłam zapisać się.

— Taaak?! Ty zawsze nie zdążysz! Płać że sobie sama złotówkę! Nieuświadomionych nie lubię uświadamiać.

— A kiedyśmy się poznali, to mówiłeś...

*

— I cóż te piloty będą uchwalać na tym meeting'u, — żeby dodatki im sportowe dawali, czy jak?

— Nic nie będą uchwalać. Sami chwalić się będą. Będą latać, kto na czem może. Z całej Polski przyfruną; Grzeszczyk będzie pokazywał, że bez silnika można tak samo dobrze latać, jak z motorem.

— Jeśli tak samo, to po kiego djabła piszą, że trzeba motoryzować kraj!?

— To na ziemi, Panie. Motoryzacia potrzebna, żeby szosy dobre w Polsce byli. A w powietrzu i tak dobrze.

— Ale zawsze taki, co silnik, to silnik.

— Pewnie... Pójdziemy na jednego?...

— Pójdziemy na jednego, ale na jednego meetinga.

— A potem?

*

— A ja jak zostanę lotnikiem, to wsiądę sobie na samolot prawdziwy, na myśliwski i zestrzelę takiego nieprzyjacielskiego balona.

— Te balony to nie wojskowe. Wrogowie to są wojskowi nieprzyjacielskiej armji podczas wojny. Do cywili nie będziesz strzelać.

— To czemu u nas Hynek i Burzyński wojskowi?

— Wojskowe balony to są ze sterami, albo zaporowe, albo na uwięzi.

— Słuchaj, Jasiu, a czy takiego Gordon-Bennetta nie można przyczepić na sznurku?

— Można, ale używa się innych, bo tamte lepsze.

— Gdyby były lepsze, to pewnie lataliby na lepszych, a nie na tych. A zresztą nie bujaj, bo wiadomo, że Kościuszko jest najlepszy.

— Eh! Ty mikrus, mikrus!... Do bicia lepsza lanka, a do jeżdżenia hulajnoga. Rozumiesz!?

— Uhm...

— A na lotnisku będziesz?





— Czy ten kongres „OMI" to przepowiadał pogodę w związku z Zawodami Gordon-Bennetta?

— Ależ nie, poprostu z punktu widzenia tayloryzmu i fayolizmu prognostyki aerologicznej, izobaryczna i izotermiczna kartografja, wchodząc integralnie w skład synoptyki meteorologicznej, jedynie przy skoordynowaniu...

— A parasol na meeting wziąć?

*

— Prosz pana, czi to wlaszciwo mówiś po polska: latać na gazie, czi s gazem, albo też czeba mówiś pod gazem, czi możliwo pod gazą?

— O, panie doktorze, to są subtelności językowe...

*

— Mamo, ja chcę napisać list.
— Przecie ty nie umiesz pisać.
— To mamusia za mnie napisze.
— Do kogo?
— Do Adasia.
— Ale Adaś jeszcze nie umie czytać.

— To jemu jego mamusia przeczyta.

— A ty sama jemu tego nie możesz powiedzieć?

— Nie. Bo ja chcę, żeby to było zaraz. Balonem.



*

— I, widzisz, wpadłem na taki pomysł. Poco gumować jedwab, który jest drogi. Lepiej wezmę papier. Dziś technika papiernicza tak wysoko stoi, że można będzie zbudować z niego wielką kulę, wypełnioną gazem, która będzie dostatecznie szczelna. Potem myślę sobie tak: gaz jest bądź co bądź, drogi, ogrzane powietrze kalkuluje mi się taniej. Zrobiłem wyliczenia i wykresy, posłałem do urzędu patentowego i tam dopiero powiedzieli mi, że...

— Pewnie to, że niejacy Mongolfierzy już to wynaleźli znacznie dawniej, bo 150 lat temu, w r. 1783.

— A ty skąd wiesz?

*

— Fakt, mówię ci, sam słyszałem, że Czesi nie pozwolili brać ze sobą nic. Ani aparatu foto, ani radjo-odbiorczego, ani gazet. Tylko zapasy żywności i piasek.

— Zabiorę wobec tego gołębie pocztowe.

— Gołębi nie wolno. Wyraźnie zastrzegli.

— Ale przecie to są zapasy żywności.

— Czyż człowiek inteligetny będzie jadł gołębia pocztowego?

— Będzie, braciszku, będzie, tylko mu daj. A cóż to gołąb gorszy, bestja, pod wódkę od śledzia pocztowego, czy co?

*

— I co z tego jumpingu? Skaczą i skaczą. Poco?

— Daleko skaczą. Bez wagi. Rozwijają w sobie ptasi instynkt.

— Nie ptasi, pchli.
— Jaki?

— Przecie mówię wyraźnie pchli. Wstydzić się niema czego. Francuzi całe swoje romańskie niebo zawszawili, a inni im jeszcze zazdroszczą.
— Głupstwa gadasz.

— A może „la pou aerienne", to znaczy motylek, co? W pchlim instynkcie też nic obraźliwego niema.

— Ale powiedz mi, jakie praktyczne zastosowanie może mieć jumping?

— Jak wyzwiesz mnie na pojedynek, to się dowiesz. Poproszę porucznika Czecha, żeby kroki na mecie odmierzał.

*

— Wie pan, to doprawdy nie do wiary. Mój przyjaciel ma kuzyna, którego narzeczona jest na kursie szybowcowym; zatelefonowałem więc do



Aeroklubu, żeby mi przysłali dwa bilety bezpłatne. Nie dali. Pojechałem do kierownictwa zawodów na Topolową (a ja, panie, na Zoliborzu mieszkam) — nie dali. Wziąłem taksówkę i pojechałem w Aleje Ujazdowskie, bo tam miałem znajomego. Powiedział, że nie może. Więc stamtąd chciałem się poskarżyć na niego na Wierzbowej, wyczekałem się i też nic nie załatwiłem. Potem byłem w dwuch redakcjach, myślałem, że mi dadzą opaskę — nie dali. Byłem w Icarze, ale nie chcieli nawet ulgowego biletu sprzedać, bo nie miałem legitymacji LOPP'u. Wydałem, panie, 17 zł. i 30 groszy! I w końcu musiałem kupić pełny bilet wejścia za złotówkę! Żywą gotówką, panie! Zupełnie, jak gdybym był obcy człowiek w lotnictwie!!!

*

Studjującym warunki zawodów o o puhar Gordon - Bennetta nasunęły się pewne wątpliwości. Np.: Co rozumieć pod pojęciem „jezioro", a co „morze".

Wreszcie rzucono projekt: wody zamknięte — tworzą jezioro, a otwarte — morze. Do tego dołączono pojęcie wody słodkiej i słonej. Słodkie — jezioro, słone — morze.

Na to ktoś nieśmiało zapytał, za co ma uważać Kaspijskie....



Omówienie rocznicy śmierci ś. p. kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Wigury odkładamy do następnego numeru, albowiem uroczystości poświęcone pamięci niezapomnianych bohaterów przestworzy odbędą się w Cierlisku dopiero 22 b. m.

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

1. Kielecki Okrąg Wojewódzki.

Koło L.O.P.P. w Gnojnie zorganizowało w dniu 18.VIII b. r. wycieczkę na Sowiniec celem wzięcia udziału w sypaniu kopca Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz oddania hołdu prochom Wodza Narodu. W wycieczce wzięło udział 36 osób. Uczestnicy zabrali z sobą ziemię z Gnojna na kopiec.

2. Lubelski Okrąg Wojewódzki.

Dnia 1.IX b. r. odbyło się zebranie właścicieli nieruchomości m. Siedlec, na którem zostało zorganizowane Koło L.O.P.P. Prezesem został p. Szwedowski Wacław. Koło liczy 37 członków.

Dnia 21.VIII b. r. odbył się w Siedlcach wielki wiec społeczeństwa żydowskiego, na którym mówcy zachęcali ludność żydowską do wstępowania w szeregi L.O.P.P.

3. Łódzki Okrąg Wojewódzki.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej buduje w śródmieściu Łodzi schron przeciwgazowy, obliczony na kilkadziesiąt osób i składający się z kilku szczelnych komór.

4. Warszawski Okrąg Wojewódzki.

Do Obwodu Pow. L.O.P.P. w Płocku wpłynęło dotychczas z wszelkich imprez XII Tygodnia L.O.P.P. zł. 2911.59. Suma ta powiększy się jeszcze, bowiem kilka gmin nie nadesłało sprawozdań.

5. Okrąg L.O.P.P. m. st. Warszawy.

Z okazji zawodów balonowych o puhar Gordon-Bennetta Okrąg L.O.P.P. m. st. Warszawy zorganizował konkurs baloników.

Konkurs rozpoczął się dn. 8 b. m. Start baloników odbywa się codziennie z Pl. Marszałka Piłsudskiego. Dotychczas największą odległość osiągnął balonik lądujący w Łańcucie w woj. Lwowskiem.

LISTA ZGŁOSZEŃ
Zawodników na VI Ogólnokrajowe Zawody Modeli Latających we Lwowie w dn. 18—21. IX. b. r.

Grupa Junjorów.

Okręgi:

Wojew.	Kielecki	Motykowski Henryk
„	Krakowski	Nowakowski Zdzisław
		Szwenk Józef
		Kisielewski Czesław
Kolej.	Krakowski	Jach Ludwik
		Cygan Stanisław
		Jackiewicz Henryk
Wojew.	Lubelski	Redas Zygmunt
		Smoliński Władysław
		Wróblewski Kazimierz
„	Lwowski	Turkowski Zbigniew
		Zawadzki Stanisław
„	Łódzki	Gumowski Antoni
		Frankus Zygmunt
		Szczęśniewski Józef
„	Nowogródzki	Adamowicz Czesław
„	Poleski	Cudowski Władysław
		Kamiński Abram
„	Pomorski	Michalski Florjan
		Sokołowski Wojciech
„	Poznański	Giecz Dezyderjusz
		Szóstak Władysław
		Wodniczak Kazimierz
„	Stanisławowski	Woydowicz Ludwik
„	Śląski	Dyszak Jan
		Kula Henryk
		Paździorek Wiktor
„	Tarnopolski	Gomuliński Romuald
„	Warszawski	Okupski Jerzy
		Słaby Czesław
		Kałużny Zbigniew
m. st.	Warszawy	Kupecki Włodzimierz
		Kopiński Stefan
		Domański Henryk
Kolej.	Warszawski	Kubicki Feliks
		Pawlikowski Tadeusz
Wojew.	Wileński	Pietron
Kolej.	Wileński	Mikulski Edward
		Krysiak Antoni
		Żebryk Zbigniew
Wojew.	Wołyński	Sokół Józef
		Tłuszkiewicz Zbigniew

Grupa Amatorów.

Okręgi:

Wojew.	Białostocki	Poniatowski Jerzy
„	Kielecki	Jaśkiewicz Tadeusz
		Bartkiewicz Henryk
		Zmarzły Józef
„	Krakowski	Gawrak Marjan
		Sęk Stanisław
		Dudzik Stanisław
Kolej.	Krakowski	Zapała Mieczysław
		Cygan Aleksander
		Sularz Marjan
Wojew.	Lubelski	Abraham Zygmunt
		Michalewski Witold
		Szydek Wincenty
„	Lwowski	Benedyk Tadeusz
		Jagiełło Józef
		Maleczek Stanisław
„	Łódzki	Rżewski Władysław junjor
		Wosik Seweryn
„	Nowogródzki	Gofman Eugenjusz
		Izajewicz Wacław
„	Poleski	Uwarow Jerzy
		Kalouschek Mieczysław
„	Pomorski	Adamczewski Rafał
		Blank Tadeusz
		Dutkiewicz Antoni
		Langhamer Zdzisław
„	Poznański	Henczewski Kazimierz
		Paszkiet Marcin
		Laferski Miron
„	Stanisławowski	Szuszkiewicz Stanisław
		Rotler Kazimierz
		Pawłowski Stanisław
„	Śląski	Piela Gerhard
		Stodolski Antoni
		Kuczera Rajnhold
„	Tarnopolski	Skałacki Władysław
		Tetenko Eugenjusz
		Rumiewicz Jan
„	Warszawski	Zdanowski Stanisław
		Kałużny Marjan
		Baranowski Konstanty
m. st.	Warszawy	Brochocki Kazimierz
		Hejduk Jerzy
		Jastrzębski Jan
Wojew.	Wileński	Gintowt-Dziewałtowski Al.
		Kwiatkowski Aleksander
		Piedrow Igor
„	Wołyński	Krzeklik Edward
		Niestoj Władysław

Grupa Instruktorów.

Okręgi:

Wojew.	Kielecki	Kukułka Tadeusz
„	Krakowski	Piątek Ludwik
		Sularz Eugenjusz
Kolej.	Krakowski	Strycharski Kazimierz
		Farkas Wiktor
Wojew.	Lubelski	Kukucki Janusz
		Redas Piotr
		Szczudluk Bazyli
„	Lwowski	Pokiziak Alfred
		Dziulak Tadeusz
„	Łódzki	Rzewski Władysław senjor
		Hoffman Oskar
„	Pomorski	Michalski Jan
„	Poznański	Przybylski Stanisław
		Ceglarek Walenty
„	Stanisławowski	Sworniowski Adam
		Ptaszyński Edward
„	Śląski	Kotyczka Wilhelm
		Bota Karol
„	Warszawski	Paszkowski Tadeusz
m. st.	Warszawy	Wesołowski Stanisław
		Błaszczyński Kazimierz
Wojew.	Wileński	Mejer Henryk

KSIĄŻKI NOWE

„AERONAWIGACJA" — S. A. DANILIN.

Państwowa komisja do spraw podręczników przy Kom. Lud. Obrony ZSRR zatwierdziła do użytku szkół pilotażu i jednostek linjowych woj. floty powietrznej RKKA nowo wydany podręcznik p. t. „Aeronawigacja". Jest to elementarny podręcznik pilotażu obejmujący wiadomości niezbędne pilotowi dla samodzielnego lotu bez instruktora.

Podręcznik ten polecony jest do użytku szkół powietrznej floty cywilnej i Osoawjachimu. Treść stanowią — 16 rozdziałów (w końcu każdego szereg pytań kontrolnych):

I. — 1. Wiadomości ogólne.
2. Mapy lotnicze.
3. Kierunek lotu, kąt lotu.
II. — 4. Busola, kurs samolotu.
5. Wskaźnik szybkości, pomiary szybkości.
6. Wysokość lotu, wysokościomierz.
7. Wpływ wiatru na kierunek samolotu, wiatromierz ANO.
8. Aeronawigacyjne urządzenie samolotu.
III. — 9. Metody kierowania samolotem.
10. Wykonanie lotu.
11. Orjentacja.
12. Przykłady przygotowania i wykonania lotu.
13. Lot z instruktorem.
14. Ślepe loty.
15. Loty nocne.
16. Loty na małych wysokościach.
W końcu załączona jest mapka trasy lotu z Moskwy do Gorkiego.

STEROWIEC (WOZDUSZNYJ KORABL).

Książka napisana przez pilota N. G. Stabrowskiego, wydana przez Gł. Red. Literatury Lotniczej w 1935 r.

Jest to już trzecie poprawione i uzupełnione wydanie, będące przerobionem wydawnictwem dwóch znanych już książek „Wozdusznyj korabl" i „Diriżabli".

Treść książki jest następująca:
I. — Rozwój i budownictwo sterowców (z uwzględnieniem rozwoju budowy sterowców w Z. S. R. R).
II. — Budowa współczesnych sterowców.
III. — Służba sterowców:
a) — pilotaż,
b) — bazy sterowcowe,
c) — wojenne zastosowanie sterowców,
d) — gospodarczo - kulturalne sterowce.
IV. — Wiadomości ogólne (porównanie z samolotu — tablice orjentacyjne) i statystyczne.
V. — Zestawienie sterowca dla walki ze szkodnikami.
VI. — Zestawienie sterowca dla celów rozpoznania Północy.

CAGI — N. N. Bobrowa.

Bardzo dostępnie napisane wydawnictwo z przedmową kierownika Cagi — N. M. Charłamowa, omawiające całokształt prac i wyniki osiągnięte przez CAGI — t. j. Centralny Aerodynamiczny Instytut im. prof. N. J. Żukowskiego — posiadający dzisiaj już znaczenie europejskie z racji osiągniętych wyników w zakresie budowy coraz to nowych typów samolotów pod kierownictwem znanych już konstruktorów profesorów A. N. Tupolewa i A. I. Niekrasowa.

Autor dal nietylko stan pracy samego Instytutu, lecz także i scharakteryzował wszelkie jego dawne oddziały, a dziś już samodzielne instytuty.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12,
w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.



MIOTACZE OGNIA